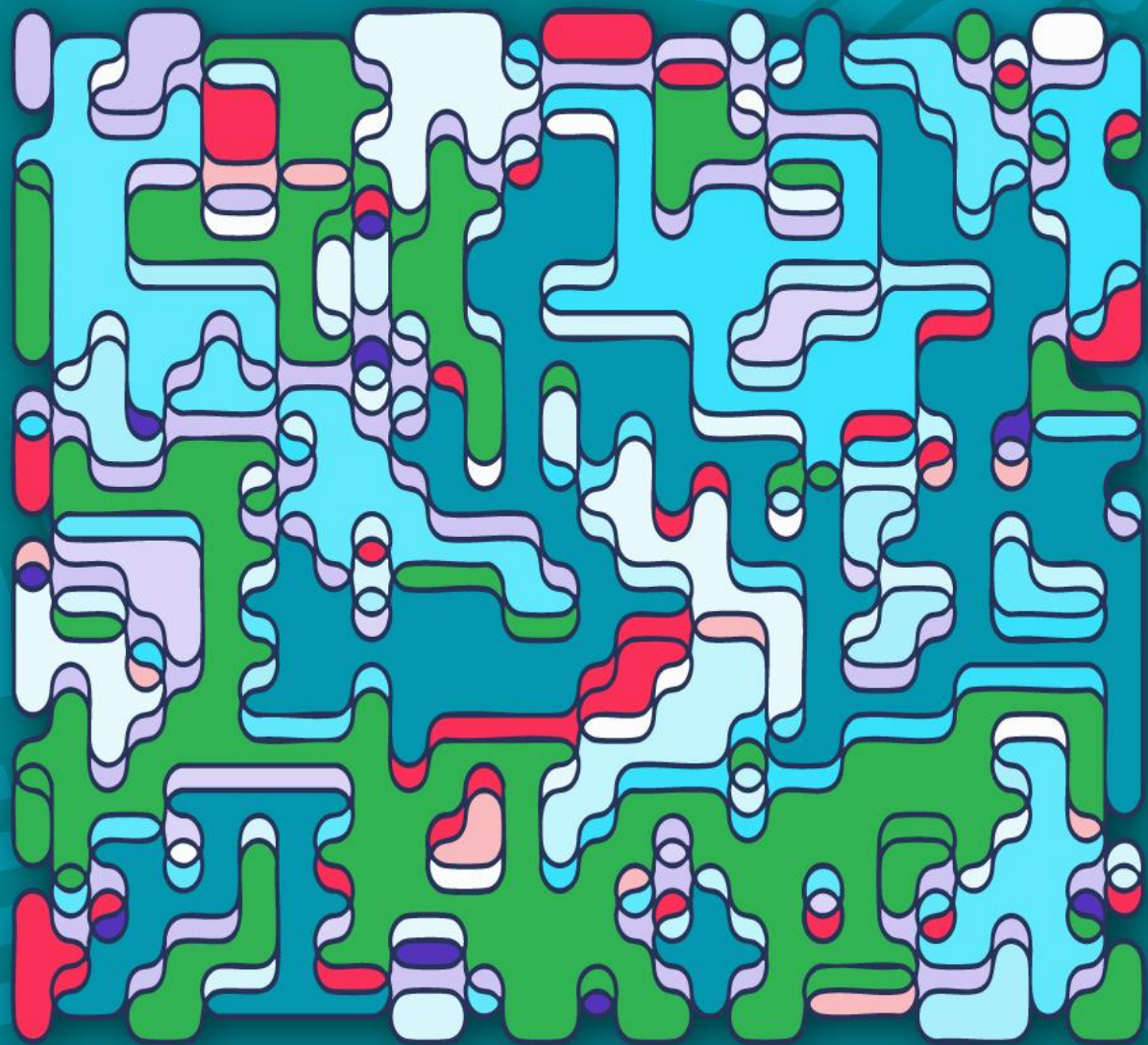




1° Green Paper sulla povertà dei trasporti

CONSIDERARE



Considerare la povertà dei trasporti

Cosa vediamo in questa foto?

Inquinamento atmosferico

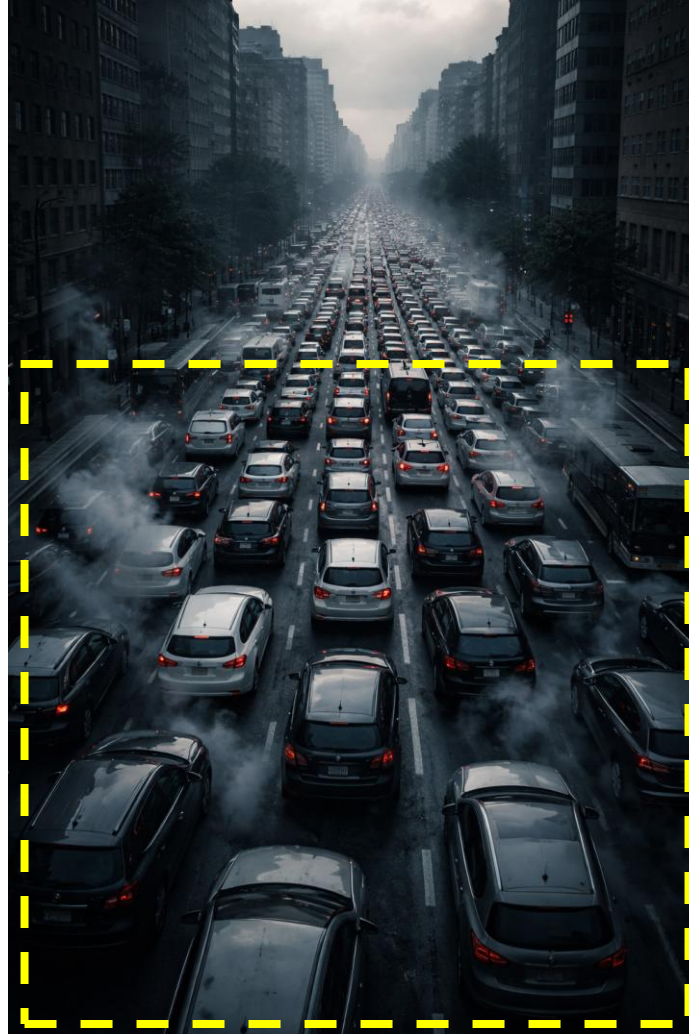
Inquinamento locale

Inquinamento acustico

Traffico

Uso inefficiente dello spazio

Uso inefficiente del tempo



Cosa NON vediamo invece?

Altre esternalità (incidentalità, mortalità, costi sanitari legati all'inquinamento, etc.)

La povertà dei trasporti

In questa porzione di foto ci sono 50 automobili, molto probabilmente, con una persona a bordo.

Statisticamente, di questi 50 individui, 10 sono vulnerabili alla povertà dei trasporti perché con poche/nessuna alternativa al possesso e all'uso di un'automobile.

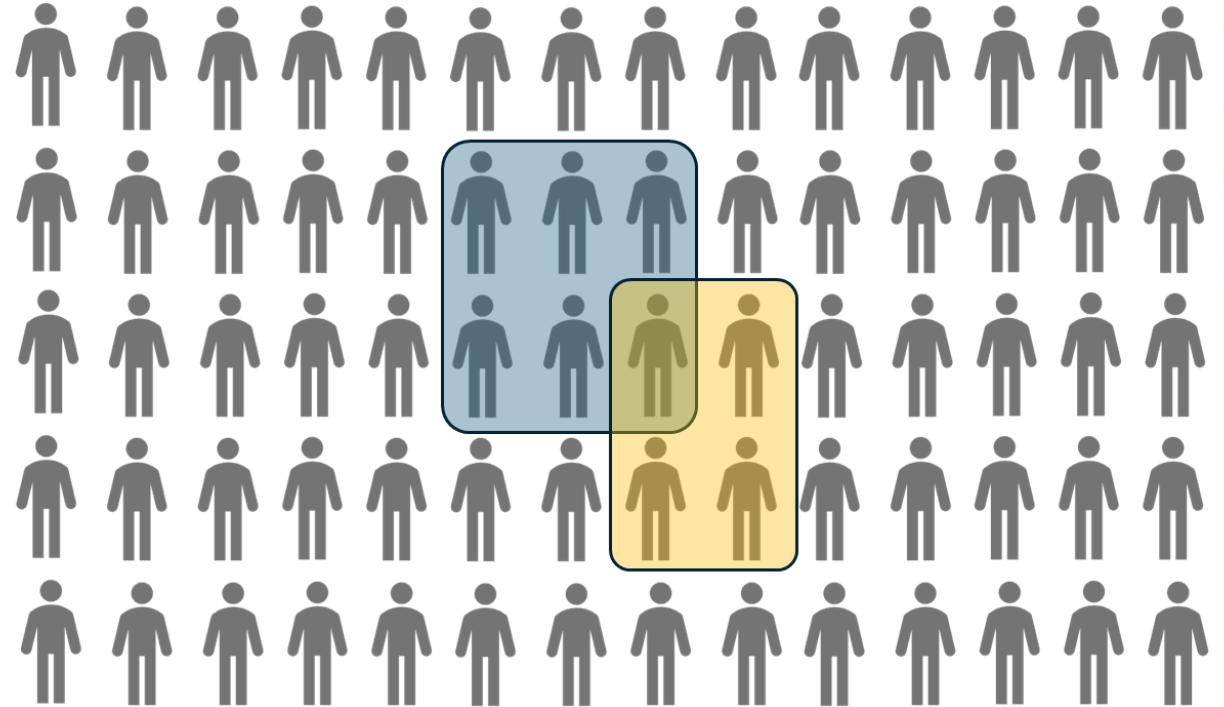
Cos'è la povertà dei trasporti

La definizione di povertà dei trasporti

A

“L’incapacità o la difficoltà degli individui e delle famiglie di **sostenere i costi dei trasporti** pubblici o privati o l’impossibilità o la difficoltà di **accedere ai trasporti** necessari per l’accesso a servizi e attività socioeconomiche essenziali, **tenuto conto del contesto nazionale e geografico**”

B



Le due vulnerabilità: alcuni esempi

A L'incapacità o la difficoltà di sostenere i costi dei trasporti

Individui e famiglie con quote elevate di spese per la propria mobilità rispetto al reddito disponibile.



Difficoltà di sostituzione dei veicoli obsoleti che comportano alti costi di gestione.



Aumento dei prezzi dei carburanti che incide maggiormente su famiglie a basso reddito.



B L'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per l'accesso servizi e attività socioeconomiche essenziali



Aree poco servite dal trasporto pubblico con orari e frequenze limitate.



Attività socioeconomiche raggiungibili con tempi di percorrenza superiori alla media.



Assetti territoriali e infrastrutturali che rendono impraticabili gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Come si manifesta la povertà dei trasporti: le 4 A

Affordability (Sostenibilità Economica)

Capacità di coprire i costi di trasporto senza rinunciare ad altri bisogni primari.



Availability (Disponibilità)

Presenza di opzioni pubbliche e private, frequenza dei servizi e prossimità alle fermate.



Accessibility (Accessibilità)

Facilità nel raggiungere destinazioni essenziali come lavoro, salute e istruzione nei tempi corretti.



Adequacy (La Dimensione Trasversale)

Adeguatezza ai Bisogni:
Valuta se il sistema risponde alle aspettative reali degli utenti.

Barriere e Sicurezza:
Inadeguata con barriere architettoniche, insicurezza o carenza di informazioni.

Contrasto alle Discriminazioni:
L'inadeguatezza colpisce categorie per età, genere, disabilità o etnia.



European Commission (2024) Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies Final Report

La matrice PERSONE-LUOGHI

La povertà dei trasporti **non dipende solo** dalle persone o solo dai territori.

La povertà dei trasporti nasce **dall'interazione** tra:

- capacità individuali (economiche, fisiche, digitali e organizzative...) > PERSONE asse Y
- Assetto territoriale (disponibilità del trasporto, livelli di accessibilità) > LUOGHI asse X

La matrice mostra come da questo incrocio emergano quattro diverse possibili condizioni di vulnerabilità.



Perché è importante tenerla in considerazione

Mobilità e bisogni in trasformazione

La povertà dei trasporti si manifesta quando persone e famiglie non riescono ad accedere in modo regolare e sostenibile ai luoghi della vita quotidiana: lavoro, istruzione, cura, relazioni.

Non riguarda quindi solo la mobilità in sé, ma una più ampia **deprivazione di accesso a servizi e attività socio-economiche essenziali**.

Ma bisogni essenziali e luoghi della vita non sono statici: cambiano con la società e con il modo in cui essa organizza tempi, servizi e opportunità.

Una definizione in continua evoluzione



BISOGNI DINAMICI E NON STATICI

Ciò che è considerato «essenziale» cambia nel tempo riflettendo l'evoluzione della società.

DRIVER DEL CAMBIAMENTO

Le necessità variano in base a mutamenti tecnologici, demografici, produttivi e culturali.

ORGANIZZAZIONE SOCIALE

La povertà dei trasporti dipende anche da come la società organizza l'accesso ai luoghi fisici.

La povertà dei trasporti indotta

Il Regolamento del FSC distingue tra due categorie di soggetti vulnerabili:

- individui e famiglie in condizioni di povertà dei trasporti;
- soggetti, anche a reddito medio-basso, che risultano penalizzati dall'introduzione dell'ETS2.

La prima è una condizione strutturale, mentre la seconda è indotta da una misura di mobilità sostenibile che può avere un impatto distributivo regressivo, ampliando le disuguaglianze.

MISURE PUSH

Misure che intervengono sui prezzi



quote e tasse ambientali
(Carbon tax, ETS2)



sistemi di Feebates
(bonus-malus
sull'acquisto di veicoli)



applicazione di pedaggi e
tariffe come congestion
charge, Eurovignette e
tariffazione della sosta

Misure che intervengono sull'accessibilità



creazione di Zone a
Traffico Limitato (ZTL)
incluse LEZ/ULEZ



istituzione di Zone 30
e aree pedonali



interventi generali di
moderazione del traffico

Misure «Pull» per la sostenibilità

In considerazione del potenziale effetto regressivo, è importante affiancare a tali strumenti misure cosiddette “Pull”, capaci di ampliare concretamente le alternative disponibili.

MISURE PULL



Investimenti e sussidi all'offerta (Capex e Opex)



Fondi destinati ai trasporti collettivi, al Trasporto Pubblico Locale (TPL)



sviluppo della sharing mobility e della mobilità attiva

Incentivi e sussidi alla domanda



Strumenti per facilitare l'utente finale come il Mobility wallet



buoni mobilità, voucher



programmi come il Bike2work

Regressività e cambiamento climatico

Anche il cambiamento climatico ha effetti regressivi su scala globale.

TRA PAESI - I Paesi più poveri, spesso più esposti e meno attrezzati ad adattarsi, subiscono danni economici proporzionalmente maggiori. Il risultato è un ampliamento delle disuguaglianze tra Paesi.

NEI PAESI - A questo si sommano effetti regressivi anche all'interno dei singoli Paesi, soprattutto a danno dei gruppi sociali più vulnerabili.



Per una transizione giusta e più
efficace

Just Transition

Considerare la povertà dei trasporti non significa frenare la transizione green, ma renderla più equa, più solida e più capace di produrre benefici diffusi.



Evitare letture strumentali della transizione

Riconoscere la povertà dei trasporti consente di affrontare in modo esplicito i costi sociali e territoriali del cambiamento, evitando che vengano usati per contrapporre equità e sostenibilità.



Rendere la mobilità sostenibile più efficace

Tenere conto delle condizioni di vulnerabilità non riduce l'ambizione della transizione, ma aiuta a orientare politiche e investimenti verso soluzioni più aderenti ai bisogni reali.



Progettare misure più inclusive e più robuste

Integrare la lente della povertà dei trasporti permette di costruire interventi più universali, meno regressivi e più capaci di raggiungere anche le persone e i territori più fragili.



Sostenere lo sviluppo dei territori e del loro tessuto sociale ed economico

Ridurre le vulnerabilità di accesso alla mobilità significa ampliare le opportunità di studio, lavoro, cura e partecipazione sociale, rafforzando al tempo stesso la coesione territoriale e le basi dello sviluppo locale.



1° Green Paper sulla povertà dei trasporti

CONSIDERARE

